WARSZAWA, 1 LISTOPADA 1936 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok VI. Nr. 21

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

Dalsza walka taryf

z turystami

Sprawa zniżek dla turystów zrzeszonych nie przestaje być w dalszym ciągu aktualną, zarówno dla towarzystw, jak dla najbardziej zainteresowanych tutaj kolei państwowych. że nie jest to twierdzenie podyktowane wyłącznie troską o towarzystwa, dowodzą istniejące w dalszym ciągu pustki w pociągach.

Wytwarza się więc sytuacja tego rodzaju, że z jednej strony koleje pragną mieć pasażerów, z drugiej zaś turyści pragną podróżowac. Tymczasem koleje odgrodziły się od podróżujących turystów wysokiemi taryfami, co zmusza znowu turystów do rezygnowania z podróży. Wypadek taki w żadnej dziedzinie przemysłu czy handlu nie mógłby mieć miejsca, tutaj jednak występuje on z całą paradoksalnością sytuacji.

Towarzystwa turystyczne pragną w rezultacie niewiele. Nie żądają one dla siebie żadnych specjalnych uprzywilejowań. Domagają się one tylko demokratycznego zrównania swoich praw i niefaworyzowania wyłącznie jednego tylko Polskiego Związku Narciarskiego na niekorzyść innych towarzystw.

W szczególności toczy się obecnie akcja PTT, które zupełnie słusznie twierdzi, że jest tak samo pełnowartościowym związkiem, jak Polski Związek Narciarski i że przysługują mu w stosunku do taryf niemniejsze prawa.Tymczasem sprawa traktowana jest przez Ministerstwo Komunikacji zupełnie nierównomiernie. PZN posiada przywileje taryfowe, których PTT nie posiada.

W sprawie tej posiadamy ciekawy dokument. Jest nim list departamentu handlowo-taryfowego z d. 2 lipca r. b. Nr. HO. II - 42 a/126 oraz Nr. 1204/36. Czytamy w nim m. in. co następuje:

„Bilety turystyczne 1.000 i 2.500 kilometrowe obejmują przejazdy do punktów turystyki letniej, przyrodoznawczej. Bilety te przysługują w okresie czasu od 1 maja do 15 listopada tak członkom Polskiego Tow. Tatrzańskiego jak i Polskiego Związku Narciarskiego oraz członkom trzech innych towarzystw. Letni ruch turystyczny, dla którego istnieje głównie i działa Polskie Tow. Tatrzańskie, jest w dostatecznej mierze objęty przez tę ulgę, t. j. przez odpowiednie dostosowanie obszaru ważności i czasu ważności ulgi. Natomiast takie same bilety narciarskie, obowiązujące w okresie czasu od dnia 1 grudnia do 1 maja dla przejazdów do ważnych punktów narciarskich, przysługują tylko członkom Polskiego Związku Narciarskiego. Zimowy ruch narciarski reprezentowany jest organizacyjnie wyłącznie przez Polski Zw. Narciarski, który skupia całokształt wszelkich poczynań w zakresie sportu narciarskiego. Do Polskiego Zw. Narciarskiego należy m. in. kilkadziesiąt sekcyj narciarskich Polskiego Tow. Tatrzańskiego, a członkowie tych sekcyj korzystają w całej pełni z wszelkich ulg, przysługujących w okresie zimowym członkom Polskiego Zw. Narciarskiego.

Przyznanie członkom Polskiego Tow. Tatrzańskiego, a w konsekwencji także członkom innych towarzystw prawa korzystania z biletów narciarskich, wiodłoby do rozbicia jednolitej reprezentacji narciarstwa polskiego, co uważam za krok stanowczo niepożądany. Odebranie członkom Polskiego Zw. Narciarskiego zniżek w okresie letnim nie przyniosłoby żadnych korzyści Polskiemu Tow. Tatrzańskiemu, gdyż PTT i tak nie jest wyłączną organizacją turystyczną".

Po przeczytaniu wymienionego ustępu listu, który podajemy bez żadnych skrótów, jasnem się staje, że:

1. Nikt, zdaniem departamentu handlowo - taryfowego, oprócz Polskiego Związku Narciarskiego nie może reprezentować narciarstwa, zarówno sportowego, jak i turystycznego. PTT oraz inne towarzystwa, jakkolwiek starsze i bardziej zasłużone od PZN, nie mają nic do powiedzenia w sprawach narciarskich, które są, w świetle cytowanych słów, zmonopolizowane. List nie wskazuje jednak podstaw prawnych na zasadzie których monopolizacja ta nastąpiła. O ile nam wiadomo, towarzystwa nie uznają jej właśnie dla braku wspomnianych podstaw prawnych.

2. Podstawy, na których PZN opiera swój monopol, są b. kruche. Dowodzi tego fakt, iż gdyby tylko przyznano ulgi taryfowe innym towarzystwom, PZN, zgodnie z cytowanem pismem, uległby rozbiciu jako jednolita organizacja polskiego narciarstwa. Wniosek stąd jest tylko jeden: że jednolitość w osobie PZN utrzymuje się tylko dzięki uprzywilejowaniu taryfowemu. Inaczej mówiąc, departament handlowo-taryfowy jest tą instytucją, której PZN zawdzięcza swoje monopolowe stanowisko. Teraz sprawa jest zupełnie jasna.

3. Udzielenie zniżek Polskiemu Tow. Tatrzańskiemu w zimie grozi PZN rozbiciem, pozbawienie zaś PZN zniżek letnich nic nie szkodzi Polskiemu Tow. Tatarzańskiemu. Z tem już można się pogodzić, gdyż podstawy Polskiego Tow. Tatrzańskiego nie są tak kruche, aby pozostawienie zniżek letnich innemu towarzystwu mogło zachwiać jego egzystencję, jak to przyznaje wymieniony list w stosunku do Polskiego Związku Narciarskiego.

Jeden z dalszych ustępów cytowanego listu brzmi jak następuje:

„Przywrócenie zniżki indywidualnej w jedną stronę, jako zdyskredytowane praktycznie, nie jest do pomyślenia. Dzięki tej zniżce całe rzesze osób postronnych dokonywały fikcyjnych zapisów do różnych towarzystw, nieraz fikcyjnie tylko w tym celu rozbudowanych i czerpiących zyski z handlu legitymacjami".

Odpowiedź powyższa nie jest nowa. Słyszy się ją już od 2 lat blisko, ale, w przeciwieństwie do wina, nie nabiera ona wcale wartości z biegiem lat. Owa „fikcyjność" jest mocno przesadzona. Nikt nie twierdził przecież, że w liczbie przeszło 100.000 członków towarzystw, korzystających z indywidualnych zniżek, nie znajdzie się kilku pomysłowych typów, którzy swych legitymacyj nie nadużyją. Fakt jednak, że sporadycznie wykrywano nadużycia, nie upoważnia jeszcze do wyciągania wniosku, że wszystko w tej dziedzinie oparte jest na nadużyciach i dla nich tylko istnieje.

Wiemy dokładnie, że i obecnie, w monopolowym PZN, zdarzają się tego rodzaju rzeczy, a piszący te słowa wie o starszych talmudystach, z patrjarchalnemi brodami, zaopatrzonych w legitymacje PZN, i był nawet nieco zaskoczony tym nagłym zwrotem ku narciarstwu ludzi, którzy napewno bliscy byli sześćdziesiątki, a których ubiór zupełnie nie odpowiadał wyczynom narciarskim. Nikt jednak tego rodzaju faktów nie wysuwa jako ostrze przeciwko PZN i nikt nie twierdzi, że związek ten dokonuje fikcyjnych zapisów osób „postronnych" i że „czerpie zyski z handlu legitymacjami".

W cytowanem więc twierdzeniu nie można znaleźć w żaden sposób argumentu przeciwko przywróceniu zniżek, i jeżeli autorzy nie posiadają żadnych innych argumentów, to nikt nie może uwierzyć w ich rację.

Zacytowaliśmy tylko 2 ustępy listu, jako najbardziej charakterystyczne. Pozostałe oparte są mniej więcej na podobnych przesłankach. Wynika z nich tylko jedno: zadowolenie z istniejącego stanu rzeczy i niechęć do jakiejkolwiek reformy.

Pozostawmy jednak na boku narazie pokrzywdzenie turystyki. Jest to sprawa sama dla siebie, omawiana już wielokrotnie i wielokrotnie opisywana, również na łamach WT. Nie możemy jednak przejść do porządku nad pokrzywdzeniem samych kolei.

Pociągi chodzą próżne. Dla zapełnienia ich używa się wszelkiego rodzaju sposobów. Istnieje wiele rodzajów legitymacyj, uprawniających do zniżek kolejowych i wskutek tego zaledwie 10% pasażerów płaci pełne taryfy. Do liczby tych ostatnich należą... turyści.

Taryfy, jak widzimy, nie życzą sobie posiadać tego rodzaju klienteli.

Dlaczego? To właśnie należałoby wyjaśnić.

Z. P.

Pałac w Natolinie



Pałac w Natolinie stanowi, po pałacu wilanowskim, najciekawszy objekt w okolicach Warszawy.

Obniżka taryfy osobowej

Jak się dowiadują „Wiadomości Turystyczne", organizacje gospodarcze podjęły zabiegi w Min. Komunikacji o dokonanie rewizji obecnej taryfy osobowej na Polskich Kolejach Państwowych, oraz państwowej komunikacji autobusowej.

Zdaniem czynników gospodarczych, należy w taryfie kolejowej ograniczyć rozmiary i zmniejszyć ilość indywidualnych lub grupowych ulg i zniżek, stosowanych obecnie bardzo szeroko. Dzięki uzyskania pewnych kwot przez skasowanie tych ulg należy obniżyć ogólną taryfę.

Podkreślić trzeba, że przy ogólnej akcji obniżania cen, obniżono również ceny biletów kolejowych, lecz jedynie na dystansie do 200 km., z tem, że wysokość obniżki zmniejszała się stopniowo w miarę odległości. Nie ruszono natomiast taryfy na przejazdy dalekobieżne. Powstała więc paradoksalna sytuacja, że zamiast zachęcać i ułatwiać wędrówkę do dalszych okolic kraju, ograniczono się jedynie do skromnej ulgi dla tych pasażerów, którzy odbywają krótkie podróże. Zmiana taryfy winna polegać na obniżeniu ceny wszystkich biletów kolejowych przy uwzględnieniu progresji,

Premja dla nowych abonentów patrz str. 4.

„Deutsche Lufthansa" skapitulowała

Pełny trjumf akcji „Wiadomości Turystycznych"

Sprawa cerkwi na pl. Marsz. J. Piłsudskiego, którą niemiecka linja lotnicza „Deutsche Lufthansa" przedstawiła w swych prospektach jako budowlę mającą symbolizowac Warszawę, znalazła ostateczne załatwienie.

Dzięki akcji, wszczętej przez „Wiadomości Turystyczn", Polskie Linje Lotnicze „Lot" wystąpiły z całą energją, żądając od niemieckiej linji wycofania z obiegu obrażających nas prospektów.

Rezultatem tej akcji jest poniższe pismo linji „Deutsche Lufthansa".

„Wyrażamy głębokie ubolewanie, że do naszego wydawnictwa, które zresztą wydane zostało w stosunkowo niewielkich ilościach, wkradł się omawiany błąd. Natychmiast po stwierdzeniu tego, wstrzymaliśmy kolportaż. Poleciliśmy telefonicznie kierownictwom naszych oddziałów i lotnisk odesłać nam posiadane zapasy omawianych prospektów i odebrać je od tych instytucyj informacyjnych (biura podróży, hotele i t. p.), którym zostały one dostarczone. Wydaliśmy wreszcie bezpośrednie polecenie agenturom i miejscom sprzedaży biletów nie rozdawania tych prospektów, a zwrócenia nam ich".

Do listu swego tow. Deutsche Lufthansa dołącza kopję listu, skierowanego w dn. 5 b. m. do niemieckiej izby handlowej, oddział w Warszawie, w którym m. i. pisze:

„Bardzo dawno otrzymaliśmy wiadomość, iż umieszczony w naszym prospekcie kościół już nie istnieje i natychmiast wstrzymaliśmy kolportaż wydawnictwa.

Grafik wykonujący prospekt, p. Kükenthal, otrzymał odnośną fotografję z archiwów jednego z naszych wydawnictw berlińskich. Obawiając się, aby i inne instytucje nie popełniły tego samego błędu, poleciliśmy p. Kükenthalowi zażądać od firmy wydawniczej zaopatrzenia odnośnej fotografji w potrzebne objaśnienie".

W dalszym ciągu swego listu Tow. Deutsche Lufthansa wyraża ubolewanie i stwierdza, że prospekt ten natychmiast po otrzymaniu wiadomości o błędzie wycofała z z obiegu.

Komunikując nam o powyższem, dyrekcja P. L. L. „Lot" pisze:

„Wobec tego wyjaśnienia należy przypuszczać, że egzemplarz tego niefortunnego prospektu, przywieziony WPanom przez jednego z ich czytelników z Lipska, był jednym z niewielu egzemplarzy, które jakieś biuro podróży nie zwróciło tow. „Deutsche Lufthansa".

Wobec powyższego uważamy sprawę za zakończoną. „Deutsche Lufthansa" musiała wycofać ze wstydem obrażające nas druki. W szczerość jej zapewnień trudno nam zresztą uwierzyć, niepodobna bowiem przypuścić, aby niemieckie archiwa fotograficzne nic nie wiedziały, że „taki kościół już nie istnieje". O ścisłości niemieckiej posiadamy bowiem zbyt wysokie wyobrażenie. Nie chodzi zresztą oto czy cerkiew na pl. Marsz. Piłsudskiego, istnieje jeszcze czy też nie. Nawet w okresie kiedy cerkiew istniała i prosperowała w całej pełni, „ten kościół" nie był nigdy symbolem polskiej Warszawy. I o tem wiedzieli doskonale wszyscy, nawet najbardziej gruboskórni!

Z prawdziwem uznaniem podkreślić należy energję P. L. L. „Lot", które akcje naszą poparły w całej rozciągłości.

Zimowe zniżki uzdrowiskowe od dziś

Z dniem 31 października przestają obowiązywać ulgi kolejowe dla osób, powracających z uzdrowisk, nieczynnych w czasie zimy.

Natomiast ulgi te w wysokości 33% w drodze powrotnej przysługują przez cały rok osobom, wracającym z następujących uzdrowisk całorocznych, prowadzących sezony zimowe: **Czarniecka Góra, Druskieniki, Horyniec—Zdrój, Inowrocław, Iwonicz, Jaremcze, Jaworze, Krynica, Nałęczów, Otwock, Rabka, Rutka, Szczawnica, Truskawiec, Wisła, Worochta, Zakopane i Żegiestów.**

Zniżki powrotne z uzdrowisk przysługują osobom, które przebywały w uzdrowisku conajmniej 14 dni i powracają do stałych miejsc swego zamieszkania, oddalonych od uzdrowiska conajmniej o 100 km.

Co uchwalił kongres A. I. T.?

Jak już donosiliśmy w dniach 14-go do 20-go września br. odbył się w Monte-Carlo doroczny kongres Alliance Internationale de Tourisme (Międzynarodowego Związku Turystycznego).

Z poszczególnych uchwał należy podkreślić życzenie włoskiego Touring Klubu, aby różne kraje, w swych planach robót publicznych, przewidziały budowę dróg, które dla międzynarodowej turystyki mają olbrzymie znaczenie.

Wszystkie kluby należące do A. I. T. zobowiązały się do prowadzenia akcji, mającej na celu zwalczanie rozsiewanych tedencyjnych wiadomości, mogących szkodzić turystyce. Uchwalono również cały szereg spraw, dotyczących turystyki i motoryzacji, w szczególności zaś sprawę wydania generalnej mapy stanu dróg całej Europy, z tego powodu ,iż szereg państw jak Hiszpanja, Anglja, Holandja i t. d. nie wydają ich we własnym zakresie. Dalej uchwalono, aby poszczególne kluby wydały plany miast z uwzględnieniem wyjazdów. Poruszono również sprawę wprowadzenia reformy w międzynarodowym telegraficznym kluczu (code) hotelowym. Klucz ten jest mało znany turystom, wobec tego byłoby wskazanem umieszczenie go w przewodnikach i rocznikach stowarzyszeń dla turystów.

Ważną decyzję powzięto co do obowiązkowego używania żółtego światła przez automobilistów, celem zwiększenia bezpieczeństwa ruchu nocnego na szosach.

Uchwalono również, ażeby poszczególne kluby zwróciły się do czynników decydujących w swych państwach, co do nałożenia obowiązku na fabryki produkujące rowery, ażeby tylne części, szczególnie błotniki, malowano na kolor biały, co posiada duże znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa przy jeździe nocnej.

Na zakończenie obrad zorganizowano liczne przyjęcia i wycieczki dla delegatów, biorących udział w kongresie, którzy byli zachwyceni pobytem w księstwie Monaco.

Polski Instytut Balneologiczny

Na odbytem w dniu 5 października r. b. posiedzeniu Zarządu Zw. Uzdrowisk Polskich kulminacyjnym punktem obrad była sprawa powołania do życia Fundacji „Polski Instytut Balneologiczny", którego statut jest obecnie w trakcie uzgadniania. Jednocześnie na odbytem w dniu 6 października w Ministerstwie Opieki Społecznej posiedzeniu, poświęconem wyłącznie sprawie Instytutu Balneologicznego, rozpatrzone i uzgodnione zostały poszczególne punkty statutu między członkami prezydjum Polskiego Tow. Balneologicznego i prezydjum Związku Uzdrowisk Polskich. Konferencja ta była decydującą dla ostatecznego załatwienia sprawy powstania fundacji.

Przewodniczył jej dyrektor departamentu służby zdrowia dr. J. Adamski przy współudziale p. nacz. dr. Przywieczerskiego i dr. Prökla. Prezydjum Polskiego Tow. Balneologicznego reprezentowali pp. profesor Tempka, prof. Zubrzycki i prof. dr. Godłowski, oraz, jako rzeczoznawcy z ramienia Uniwersytetu Jagiellońskiego, dziekan wydziału lekarskiego prof. Godlewski i prof. Gwiazdomorski. Prezydjum Związku Uzdrowisk Polskich reprezentowali prezes R. Jarosz, wiceprezes dr. K. Kaden i dr. Rudzki, jako specjalista balneolog, oraz dyr. Halina Minkiewiczowa.

W wyniku uchwalono zasadnicze tezy statutu, opracowanie szczegółów powierzając prawnikom, reprezentantom obu stron. Statut zostanie wkrótce przedstawiony odnośnym władzom do zatwierdzenia.

Gmach Polskiego Instytutu Balneologicznego w Krakowie znajduje się od sierpnia b. r. w budowie. Grunt pod budowę gmachu Instytu ofiarowała gmina miasta Krakowa w dzielnicy reprezentacyjnej na Błoniach Krakowskich obok Muzeum Narodowego, Akademji Górniczej, Bibljoteki Jagiellońskiej. Rozpoczęte w sierpniu b. r. roboty są już doprowadzone do wysokości I piętra.

Jak walczy demagogja

z Tatrzańskim Parkiem Narodowym?

Myliłby się ten, kto sądziłby, że z chwilą rozpoczęcia prac mających na celu zrealizowanie Tatrzańskiego Parku Narodowego, ustało już mącenie wody, systematycznie uprawiane przez tych, którym na rękę jest właśnie „uprzemysłowienie Tatr".

Rozmaici łowcy ryb w mętnej wodzie, episjerzy, niedoszli przedsiębiorcy z pod ciemnej gwiazdy oraz ich prasowi protektorzy, jakkolwiek publicznie głosu nie podnoszą, jednakowoż nie przestają rzucać kłód pod nogi organizatorom Parku.

Do najulubieńszych chwytów tych wrogów Tatr, a przyjaciół własnych kieszeni, należy demagogiczna propaganda, mająca na celu „napuszczanie" górali zakopiańskich.

Niedawno odbyła się w tej sprawie narada u górali w Zakopanem. Opisuje ją p. Rafał Malczewski w następujących słowach:

„Sala w starym „Sokole" wypełniona szczelnie współwłaścicielami hal tatrzańskich. Kożuch przy kożuchu, posiadacz jednego „ogona" przy dzierżycielu paru tuzinów królewskich chwostów. Wiceburmistrz Zakopanego odczytuje tekst broszury o Tatrzańskim Parku Narodowym, wydanej staraniem Państwowej Rady Ochrony Przyrody. Wszystko przedstawia jasno i wyraźnie. Czem Park będzie, co będzie wolno, a co nie. Najjaśniej jednak — stosunek inicjatorów idei Parku Narodowego do spraw góralszczyzny. żadnemu biednemu czy hrubemu gaździe przy tworzeniu Parku włos z głowy spaść nie może. Komitet Organizacyjny powinien obchodzić się z góralem jak z bezcenną relikwią. Nikt nie naruszy jego praw na hali, nikt nie pozbawi serwitutów, ciążących na lasach tatrzańskich, zarząd Parku będzie dbał w pierwszym rzędzie o zachowanie istotnych wartości tworzywa ludności podhalańskiej, w każdym jego przejawie, — wogóle panowie od Parku obiecują uczynić co się tylko da, by tubylcy nie tylko zachowali całość praw i przywilejów obowiązujących dzisiaj, ale by korzyści, wynikające ze stworzenia Parku, w dużej części spłynęły na tubylca.

Padają piękne słowa jak to niema Tatr bez górala i niema górala bez Tatr; pragniemy, aby baca i juhas pozostali na halach pierwszymi i najważniejszymi gospodarzami

Zrywają się raz po raz okrzyki przeciw tworzeniu Parku, jakieś wspominki zapiekłych krzywd, doznanych od dulskich panów, drwiny, z rozpajedzonych twarzy wybłyskują oczy złe, nieufne, wrogie. Przemawiają po odczytaniu broszury, gazdowie, dr. Walery Goetel z ramienia Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, jako współwłaściciel wielu hal, — lecz burza opozycji wzrasta. Według rozporządzenia starostwa za dwa dni ma się odbyć zebranie, na którem właściciele hal wybiorą delegatów do podkomisji pasterskiej przy komisji Organizacyjnej Parku Narodowego.

Większość nie chce delegatów. „Albo wszyscy albo nikt — krzyczą butni potomkowie zbójników, — panowie zawsze delegatów przekupią, każdy z nas jest delegatem!" Już wiadomo, że wybory nie udadzą się za dwa dni, trzeba termin przełożyć, zwłaszcza, że górale chcą głosować halami, a nie wsiami. W tym światku niema mowy o komuniźmie, trjumfuje święte prawo własności, krzewi się bujny anarchizm.

Raz trzeba postawić sprawę jasno. Ilekroć chodziło o jakąkolwiek inwestycję, czy zamysł mający w wielkiej mierze poprawić warunki bytu góralszczyzny, tylekroć jej przedstawiciele zajadle sprzeciwiali się temu. Tak było z budową kolei Chabówka — Zakopane, tak z wodociągami w Zakopanem, tak z komasacją Równi Krupowej. I z wielu innemi sprawami, mogącemi z chwilą ich urzeczywistnienia wzmóc gospodarczo Podhale. Zawsze padało hasło: my chcemy siać i orać jak nasi ojcowie, choć wiadomo aż za dobrze, że podstawą bytu większości górali jest dochód z turystyki, a nie z nędznych plonów gleby i pasterstwa, tak niedbale i prymitywnie prowadzonego. Gdzie jak gdzie, ale właśnie na Podhalu panowie posiadali wiele miljonów. To Towarzystwo Tatrzańskie cywilizowało podhalańską Mekkę, zakładało chodniki, utrzymywało listonosza, oświetlało przyszłą „letnią stolicę Polski", słowem, czyniło wszystko, by coraz liczniejszy zastęp entuzjastów, łazików i ludzi z kabzą zjeżdżał pod Giewont. Panowie z pod znaku kozicy zamienili ubogi kraj, gdzie tubylec odżywiał się owsianemi plackami, owczym serem, w najbardziej popularną oazę turystyki polskiej, opisaną i omalowaną aż do znudzenia, — właśnie przez ceprów czyniących tej ziemi reklamę darmową, ciągłą i wspaniałą. To, że w większości dużych przedsiębiorstw pracuje dulski człowiek, o tyle nie jest winą przybyszów, o ile obowiązuje jeszcze prawo prywatnej inicjatywy i zdolności.

Były chwile w dziejach Podhala, gdy tak zwane zdobycze cywilizacyjne na świeżo tam przyniesione, wyrządziły szkody. Sądzimy jednak, że góral już przedtem golił wódkę i wodę ognistą ujrzał napewno nie pierwszy raz w ręku turysty lub entuzjasty folkloru.

Człowiek z dołów nie jest w stanie pomóc im bez ich gorącego sprzeciwu, własny także niewiele, ponieważ w tej społecznej ochocie wietrzą jego machlojkę, znając dobrze swoich działaczy. Straszna poza tem nieufność i podejrzliwość siedzi w piersi góralskiej. Zdolni po większej części do małych poczynań, do jednodniowych wysiłków, ulegają w walce z człowiekiem z dołów. Skoro zaś opętani urokiem górskiej ziemi mieszkańcy miast przychodzą z nizin, by stworzyć wiecznotrwałą podstawę gospodarczego rozwoju Podhala, nie znajdują uności, zwłaszcza, że rozpanoszona demagogja szerzy zamęt w ciemnej, niestety, masie, szczując przeciw każdym poczynaniom, przynoszącym korzyść ogółowi, a nie jednostce.

Strach ogarnia, jak trudno zdobyć zaufanie tego szczepu! Jak zmusić by zechcieli zrozumieć swój interes? Tak jest z Parkiem Narodowym w Tatrach. Boją się, że mogą być ukróceni w niszczeniu lasów w związku z prawami wypasu w leśnych cerklach, boją się, że ktoś zabroni im sprzedawać mleko na halach, wypasać owce, drzeć szarotki, stawiać tysiące bud - pseudo - schronisk, że mogą przyjść inne rządy w Tatrach, zdążające naprawdę do poprawy pasterstwa, zamieniające dzisiejszych właścicieli ogonów na członków spółek pasterskich, przeprowadzających użyźnienie ohydnie wyjałowionych hal. Nie czują, że zostawiwszy Tatry na pastwę tak zwanej „inicjatywy" prywatnej, nie oni będą kosić zyski z rabunkowej eksploatacji jedynego ich skarbu, i że oni pierwsi poniosą grube cięgi, gdy zniszczone przez podjadków Tatry zamienią się w chlew i turysta polski będzie jeździł we wszystkie góry tylko nie na skalne Podhale, zerżnięte ręką barbarzyńcy.

Może ogarnąć rozpacz. Teraz gdy rozstrzyga się sprawa, mająca zadecydować czy Podhale stanie się przedpolem wieczystej najliczniejszej atrakcji na ziemiach Polski, czy punktem wejściowym do wesołego miasteczka, wybudowanego na ruinie piękna gór, w tym momencie, ciemnota, demagogja i złość ludzka podały sobie ręce by utrącić jedyny skarb, mogący z roku na rok wzbogacać coraz więcej mieszkańców tej ziemi. Dlatego nie należy taić, że tak jak jest dzisiaj w Tatrach, jeżeli chodzi o własność i prawa góralszczyzny, jest źle, że ona, rezygnując ze śmiesznych małych i przygodnych zysków i szkodliwych praw, może zapewnić sobie potężne, ciągle wzrastające dochody od kapitału, który kilkaset drapichrustów pragnie zniszczyć dla załapania pieniędzy, naprzekór woli większości społeczeństwa.

Jedno jest pewne, — że ludność Podhala, walcząc z ideą Parku Narodowego w Tatrach, może sobie łacno wykopać grób. Wiadomo bowiem, że jest sfora, która czyha, by powoławszy się na sprzeciwy góralskie, wypaproszyć Tatry z wszystkiego co stanowi ich siłę przyciągającą społeczeństwo całego kraju i coraz sporszą gromadę z zagranicy. Dochodami nie podzieli się z gazdami i bacami.

Wtedy na Podhalu zapanuje ten kogo górale nazywają Ceprem, który umknie po zdewastowaniu istoty piękna Tatr. Wtedy skończy się karjera Podhala jako najbardziej czarownej dzielnicy Polski".

Cenny zabytek



Dworek Tadeusza Kościuszki w Mereczowszczyźnie do dzisiejszego dnia utrzymany jest w doskonałym stanie.

Stała wystawa turystyczna

w Rapperswilu

Wystawa Sztuki Polskiej w Rapperswilu zyskała sobie wielkie powodzenia. W ciągu miesiąca od dnia otwarcia zwiedziło ją 2 tysiące osób. W najpoważniejszych czasopismach i dziennikach ogólnoszwajcarskich ,oraz w miejscowych organach kantonu St. Gallen ukazało się 146 wzmianek i artykułów o wystawie.

To zainteresowanie Wystawą Polską w Rapperswilu wśród turystów cudzoziemskich dowodzi, że Polska jest dla nich bardzo żywą atrakcją, nietylko jako kraj kulturalnie odrębny, lecz jako emocjonujący teren turystyczny.

Szwajcarzy, Francuzi, Niemcy, Anglicy i Amerykanie ze specjalnem zainteresowaniem oglądają w zamku Rapperswil nieliczne jeszcze zbiory sztuki ludowej i fotografje z ziem polskich, żądając szczegółowych objaśnień, oraz informacyj co do możliwości i sposobów zwiedzania Polski.

Wobec tego zainteresowania cudzoziemców Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji zamierza otworzyć w zamku Rapperswilskim wystawę turystyczno - propagandową p. t. „Polska współczesna", która zobrazuje atrakcyjność polskiej turystyki i zachęci do podróżowania po naszym kraju.

Stworzenie tej stałej placówki propagandy turystyki polskiej, zaopatrzonej w broszury, prospekty, mapy i wszelkie informacje w lokalu, udekorowanym fotografjami i wyrobami sztuki ludowej, przyczyni się w znacznym stopniu do ożywienia się ruchu turystycznego cudzoziemców w Polsce

POD ŚWIATŁO

Motoryzacja

Życie nasze i tak jest ciężkie i sączy w nas codzień, kropla po kropelce, gorzki pesymizm. Nie mamy tego, brak nam owego, inni mają to i tamto, a my jesteśmy dziadami, możnaby zrobić coś, a nic się nie robi, tu coś zginęło, tam wsiąkło, i tak dalej, co dzień, co godzina.

Do naszych codziennych smutków rzeczywistych nie należy dodawać jeszcze krzywd urojonych, gdyż w ten sposób można łatwo doprowadzić sale społeczeństwo do zbiorowego samobójstwa z rozpaczy. Dlatego też nie mogę zrozumieć dlaczego tyle pisze się ciągle o motoryzacji i dlaczego kto żyw urąga wszystkim z tego powodu.

Prawda, że w Polsce przypada na 1.000 mieszkańców 0,7 samochodów, wliczając w to już ciężarówki, traktory, motocykle, autobusy, etc. Prawdą jest również, że są kraje w Europie, w których stosunek liczby samochodów do ilości mieszkańców wyraża się jak 48 : 1.000. Prawdą jest, że nasza polityka celna jest wybitnie prohibicyjna w stosunku do motoryzacji, a krajowa produkcja (t. zn. ześrubowywanie w kraju części przywiezionych z zagranicy) wynosi około 300 wozów rocznie. Prawdą jest również, że ze względu na stan naszych dróg jedynie arterje komunikacji lotniczej nadają się do wykorzystania. Ale co to wszystko znaczy w porównaniu z precyzją, z jaką potrafimy zastosować posiadane przez nas wozy?

Samochodów prywatnych posiadamy mało, autobusów jeszcze mniej, ewentualnych środków motorowych dla szybkiego transportu wojska, również nam brak. Ale wszystko to są głupstwa, jeżeli się zważy, że te niezliczone jednostki, jakie posiadamy, potrafiono tak doskonale przystosować do celów s p o ł e c z n y c h.

Wstaję wcześnie. Latem jestem już przeważnie o 6-ej na ulicy. I oto dusza moja odrazu zaczyna się cieszyć widokiem zmotoryzowanej Warszawy, bo przedewszystkiem widzę t. zw. „budę".

Co to jest warszawska „buda"? Jest to ciężarówka nakryta plandeką. Krąży ona po ulicach stolicy i wyłapuje... ludzi. Tak jest, wyłapuje właśnie ludzi, biedne uliczne dziewczęta, najnieszczęśilwsze twory, jakie kultura 20 wieku rzuciła na bruk wielkiego miasta. Dziewczęta te są wprawdzie rejestrowane i państwo w zupełnie jasny i niedwuznaczny sposób przyjęło do wiadomości ich istnienie oraz niejako koncesjonowało ich sposób zarobkowania. Tem nie mniej jednak motoryzacja wysyła w rannych godzinach swe „budy" na miasto, aby wyłapywały te nieszczęsne istoty. Z bud zeskakują umundurowani ludzie, rozsypują się tyraljerą po ulicy i urządzają formalne polowanie i nagankę. Kto nie widział tych scen, w których rozpacz zagonionego człowieka - zwierzyny walczy ze sprytem drugiego człowieka, myśliwego, kto nie słyszał tych płaczów, przekleństw, krzyków, jęków i innych objawów ostatecznej rozpaczy, ten nie zna „podszewki" Warszawy, tego miasta karmelkowego, ulizanego w kilka godzin później, spokojnego, wyszorowanego, wieczorem zaś imponującego swemi oświetlonemi pomnikami i gmachami.

Oto pierwsze ranne spotkanie z motoryzacją stolicy. Po upływie kilku godzin następuje drugie.

Ulicą pędzi wielka skrzynia na kołach. Na siedzeniu obok szofera w czapce ozdobionej syreną, dwuch drabów z wielkiemi kijami, zaopatrzonemi w stryczki. Na błotnikach, koło latarń, jeszcze dwuch. Ci ludzie noszą urzędową nazwę „czyścicieli miejskich". Ulica nazywa ich zwyczajnie hyclami.

Samochód pędzi za zabłąkanym psem. Za samochodem biegnie grupa dzieci, które nie mogąc nadążyć za wozem, starają się przynajmniej krzykiem i gwizdem spłoszyć psy, które mogłyby ukazać się w tak dla nich fatalnej chwili na ulicy. Sygnał pędzących za samochodem podchwytują dzieci ulicy z przed wozu. Znają się na tem, rozumieją, i starają się uchronić psy od zguby. To też pędzą przed wozem, napełniają całą ulicę niebywałem wrzaskiem i... odpędzają psy z przed samochodu.

Można mówić o ulicy Warszawy co się chce. Jest ona może głupia, gapiowata, niesforna. Ale jednego nie można jej odmówić: serca. A pierwszym jego objawem jest miłość dla zwierząt. Gavroche warszawski podzieli się dosłownie ostatnim kawałkiem chleba ze zgłodniałym psem bezdomnym, lub nawpół zagłodzonym kotem, narazi się gburowatemu woźnicy, wymyślając mu od ostatnich za przeciążonego konia, ba, nic sobie nie będzie robił z oburzenia „pana władzy", który udaje srogi gniew, ale jednocześnie sam w duszy życzy zagonionemu psu pomyślnej ucieczki. Albowiem sam jest również dzieckiem Warszawy.

Ten więc Gavroche odpędza psy z przed samochodu hycla, wyrywa mu w ostatniej chwili stryk, podstawia nogę, nawet organizuje się w specjalne bandy.

Widziałem niegdyś na ul. Karolkowej wymowną scenę: niedaleko fabryki Philipsa stał samochód hyclowski o przedziurawionych wszystkich czterech oponach. Bok pudła rozpruty był „rakiem".

Wewnątrz, oczywiście, nie było ani jednego psa. Oto był milczący znak serca Warszawy, a jednocześnie przykład „organizacji" warszawskiego Gavrocha, który zwalcza „motoryzację" prześwietnego magistratu.

Około dziewiątej rano przed Sąd Okręgowy oraz sądy grodzkie zajeżdżają luksusowe, ciemno - zielone autobusy, o małych oknach, zakrytych szybami z wtopioną w szkło siatką drucianą. To Pawiak, Mokotów, a do niedawna Arsenał przysyłają swych więźniów na sprawy.

Samochody są czyściutkie, polakierowane bez zarzutu i suną cicho. Przez okienko widać od czasu do czasu sylwetkę twarzy, przylepionej do okratowanego szkła. Twarz, po długich dniach zamknięcia w szarych murach, chciwie wchłania ulicę, ruch, ludzi. Twarz zostanie dziś osądzona. Może zwolniona, może skazana. Narazie jedzie samochodem, często po raz pierwszy w życiu. Społeczeństwo stworzyło warunki, w których trudno jest o kawałek chleba, zdobyty drogą normalną. Społeczeństwo stworzyło podłoże, na którem musiało powstać przestępstwo, czasem nawet zbrodnia. A teraz społeczeństwo zmotoryzowało się i wozi eleganckim, czystym i ładnym lakierowanym samochodem tego, który się zawikłał wśród manowców, przez to samo społeczeństwo wytworzonych.

Po tem na ulicach Warszawy ukazuje się zmotoryzowane nieszczęście: samochody straży ogniowej, pogotowia ratunkowego, samochody - karawany.

Po ulicach Warszawy uwija się jeszcze od czasu do czasu samochód ciężarowy. Rzadko kiedy nadjeżdża autobus miejski lub prowincjonalny. Ten ostatni albo bywa przepełniony, albo zupełnie próżny.

Zmotoryzowana Warszawa widzi jeszcze odrapane taksówki, które również można nazwać wozami nieszczęścia. Nieszczęśliwi szoferzy codzień wyjeżdżają na ulice i codzień wracają do domów wieczorami, stale stwierdzając, że z zarobionych w ciągu dnia pieniędzy, nie są w stanie opłacić ani podatków, ani benzyny i olejów, ani drobnych remontów. Ponieważ zaś i tak nie mogą swojemi wozami gospodarować normalnie, okradają samych siebie: kupują sobie kilo chleba i kawałek kiełbasy. Szofer też posiada motor, któremu należy się jakiś posiłek.

Tak wygląda motoryzacja Warszawy. Samochody są wybitnie zróżniczkowane pod względem celu, jakiemu służą. Buda, karetka więzienna, wóz hyclowski... Czyż tego jeszcze mało? A karawany?

Nie trzeba więc wierzyć pesymistom, twierdzącym, że motoryzacja stoi u nas bardzo słabo. Przeciwnie, rozwija się ona znakomicie we wszystkich wymienionych kierunkach i jest tak demokratyczna, że każdy z nas może liczyć, prędzej czy później, na przejażdżkę jednym z wozów, o których mowa powyżej.

Agar.

Dlaczego cudzoziemcy

omijają Gdynię?

Zdanie sobie sprawy z powodów zbyt małej frekwencji cudzoziemców w Gdyni posiada pierwszorzędne znaczenie dla turystyki zagranicznej na naszem wybrzeżu.

Pewne światło na przyczyny, dla których cudzoziemcy unikają Gdyni, rzuca w jednym z ostatnich numerów „Gazeta Polska", w której czytamy:

„Kilkadziesiąt wycieczkowych statków zagranicznych odwiedziło w tym roku Gdańsk. Tylko kilka zatrzymało się poza tem w Gdyni. Na kilkanaście tysięcy turystów zagranicznych, którzy w tym sezonie zwiedzili wybrzeże Bałtyku, zapewne niewiele ponad tysiąc stanęło na ziemi polskiej. Dlaczego?

Powody są różnorakiej natury. Pewną rolę odgrywają niewątpliwie względy natury technicznej. żeby pokazać jakieś miasto kilkuset pasażerom wycieczkowego statku, trzeba kilkunastu i więcej wielkich, wygodnych, otwartych autokarów, odpowiednich przewodników i t. d. A o to wszystko jest w Gdyni dość trudno, choć sytuacja przedstawia się tutaj lepiej niż w innych miastach Polski.

Ale nie to jest najważniejsze. Decydującym powodem jest niewątpliwie to, że Gdynia ma zagranicznemu turyście niewiele do zaofiarowania. Jeśli towarzystwa okrętowe omijają Gdynię, to niewątpliwie dlatego, że obawiają się by większość wycieczkowiczów nie oświadczyła po powrocie: nie wiadomo po co kazali nam siedzieć tyle godzin w Gdyni. Tam nie ma co do zobaczenia!

Postawmy się na miejscu cudzoziemca. I wyłączmy pewną drobną ilość obcych, interesujących się zagadnieniami politycznemi i gospodarczemi, których Gdynia zawsze będzie interesować, już choćby jako najnowocześniejszy port na Bałtyku. Zajmijmy się tylko tą bezimienną rzeszą przeciętnych turystów żądnych wrażeń i polujących na osobliwości, zabytki i „couleur locale". Cóż im może dać Gdynia?

Polski turysta, przybywający do Gdyni z odległych zakątków kraju, przedewszystkiem zachwyca się portem. Ale zagraniczny wycieczkowicz, który po paru dniach podróży morskiej przybija do portu i którego czasem morze trochę „pobujało", pragnie czuć twardy grunt pod nogami. Wsiadać do motorówki i objeżdżać baseny portowe? Mowy niema!

Więc może miasto?

Nikt chyba nie będzie twierdził, że Gdynia, jako miasto, może pasjonować cudzoziemców. Oczywiście, gdyby od początku się o to postarano, Gdynia mogłaby stanowić urbanistyczne cudo, któreby podziwiał cały świat. Nie często zdarza się sposobność zbudowania w ciągu paru lat stutysięcznego miasta, tam gdzie się nie jest niczem skrępowanym. Niestety, w ciągu pierwszych kilku lat zeszpecono Gdynię, a dziś, gdy wreszcie kontroluje się bardziej surowo rozbudowę miasta, nie wszystkie grzechy przeszłości można usunąć. Gdynia jako miasto ładna nie jest — na to się już nic nie poradzi.

Jest jeszcze „gdyńskie tempo". Ale i ono przemawia tylko do serc polskich. Cudzoziemiec — mówimy wciąż o tym przeciętnym łowcy wrażeń — wysłucha opowiadania o tem, że przed dwunastu laty była tu nędzna wioska rybacka, a teraz jest stutysięczne miasto, powie: „naprawdę?", ewentualnie doda: „to naprawdę imponujące", ale niewątpliwie pomyśli sobie: Tak, ale do oglądania tu nic niema.

Słowem, dzisiejsza Gdynia nie posiada nic coby mogło przyciągnąć obcych. I jeśli sytuacja ta nie ulegnie zmianie, fala turystów zagranicznych dalej omijać będzie Gdynię i śpieszyć prosto do Sopot i Gdańska".

Pomimo to jednak, autor stwierdza, że Gdynia może posiadać dla cudzoziemców pierwszorzędną siłę atrakcyjną. Trzeba im jednak atrakcję tę stworzyć. Cudzoziemiec, mianowicie, powinien w Gdyni otrzymać możność ogarnięcia jednym rzutem oka całej Polski w skrócie etnograficznym.

„Doświadczenie uczy, że największą bodaj atrakcją turystyczną Polski jest jej folklor. Górale, huculi, sztuka ludowa, tańce ludowe — oto co najwięcej bierze cudzoziemców. To też byłoby już wielką zdobyczą, gdyby Gdynia mogła turystom pokazać wielką rewję polskiego folkloru.

Wzorować możnaby się tu w dużej mierze na Skandynawji. Zarówno w Sztokholmie jak i w Oslo istnieją ciekawe muzea etnograficzne na wolnem powietrzu, muzea jedyne w swoim rodzaju. Zgrupowane są tu domki różnych prowincyj kraju oraz różnych epok, stroje ludowe, w Oslo przeniesiono nawet żywcem do parku — muzeum, stary kościół drewniany, liczący setki lat.

Wyobraźmy sobie teraz coś w tym rodzaju w Polsce. W pięknym parku rozsiane domki góralskie, huculskie, łowickie. Także jakiś dworek wiejski. Dalej rekonstrukcja starych drewnianych kościołów śląskich lub małopolskich. Wnętrza ozdobione dziełami sztuki ludowej. Słowem wszystko to, czem zachwycają się u nas obcy.

W parku takim musiałby znaleźć się również i teatr, w którym odbywałyby się pokazy i przedstawienia góralskie, kurpiowskie i inne. Byłoby to atrakcją już nie tylko dla cudzoziemców ale i dla swoich...

Uzupełnieniem takiego muzeum etnograficznego, któreby miało mało równych sobie w Europie, byłoby muzeum sztuki polskiej, choćby niewielkie, ale dające zwiedzającemu pojęcie o twórczości polskiej.

Gdy Gdynia to wszystko uzyska, gdy jeszcze wzbogaci się o projektowane monumentalne budowle, a przede wszystkiem bazylikę morską, to wówczas nie trzeba będzie propagandy aby okręty wycieczkowe zatrzymywały się na polskiem wybrzeżu. Tysiączne rzesze turystów przewijać się będą przez Gdynię, gdzie będzią już miały „coś do zobaczenia".

Uwagi

Zemsta maluczkich duchem

Osoba rektora Uniwersytetu Jagiellońskiego, prof. dra -Wł. Szafera nie cieszy się popularnością, w redakcji I. K. C. Zbyt świeże są bowiem jeszcze cięgi otrzymane od sfer ochroniarskich w związku z niefortunną kompanją tego pisma, prowadzoną przeciwko Parkowi Narodowemu Tatrzańskiemu, a za kolejką na Kasprowy.

Nic też dziwnego, że szacowny dziennik krakowski stara się swoim zwyczajem „utrącić" rektora Szafera.

Ponieważ jednak I. K. C. posiada, pomimo wszystko, zbyt krótkie ręce, stara się on, systemem strusim przynajmniej schować głowę w piasek i nowego rektora wogóle... nie zauważa.

Pisze o tem krakowski korespodent „Kurjera Porannego", dr. K. Piotrowski, w następujący sposób:

„Spokój, takt i energja, oto zalety nowego rektora, po którym Kraków wiele się spodziewa korzyści dla Wszechnicy Jagiellońskiej. To też chwilę, gdy wręczono mu „sceptrum regimis et catenam dignitatis" zrozumieli zebrani jako chwilę, która zaważyć może na losach Wszechnicy. Prasa krakowska dała temu uczuciu głośny i serdeczny oddźwięk. Z jednym wszakże wyjątkiem.

Pewny dziennik krakowski, urabiający głównie opinję na terenie Małopolski, (który już przed paru laty atakował prof. Szafera w sprawach ochrony przyrody), opisując — zresztą znacznie krócej i pobieżniej, niż to robi zazwyczaj — uroczystości inauguracyjne obecnego roku akademickiego, *nie wymienia wogóle nazwiska nowego rektora*, a całe jego przemówienie i wykład, traktujący m. in. o zielniku Stanisława Wyspiańskiego, zamknął w zdaniu: „Z kolei przemówił nowy rektor, wygłaszając następnie inauguracyjny wykład". Mało tego, w sprawozdaniu z ukonstytuowania się komitetu honorowego Tygodnia Szkoły Powszechnej, na którego czele stoi jako prezes rektor U. J. prof. Szafer — wspomniany dziennik opuścił wogóle nazwisko prof. Szafera, nawet jako członka komitetu, zaś jego przewodniczącym „zamianował" kogoś innego. Opowiada się, że w następstwie tych metod, rektor miał podwładnym sobie czynnikom zabronić udzielania jakichkolwiek informacyj reporterom dziennika, o którym mowa.

Cały ten, *zabawny zresztą, konflikt* między redakcją pisma, a rektorem Wszechnicy Jagiellońskiej jest szeroko i wesoło komentowany wśród profesorów uniwersytetu i w kołach inteligencji krakowskiej. Trudno sobie wyobrazić, aby dziennik wychodzący w Krakowie, mógł przez przeciąg 3 lat przemilczeć nazwisko urzędującego rektora U. J. Również trudno przypuścić, aby rektor Szafer poszedł do Kanossy i ukorzył się przed popularnym dziennikiem. Na razie stosunki dyplomatyczne są zerwane między obiema stronami.

Wskutek opisanej sytuacji, wspomniany dziennik nie mógł podać treści wykładu prof. Szafera, wykładu traktującego m. in. o zielniku Stanisława Wyspiańskiego, a wygłoszonego p. t. „Dwa zielniki. Hans Weiditz rok 1529 i Stanisław Wyspiański rok 1896".

Nos w sos

Długi nos I. K. C. wszędzie musi być pierwszy, z wyjątkiem wypadków, kiedy elementarna sprawność dziennikarska wymaga szybkiej obsługi.

Gaffy, popełnione wskutek nieudolności, stara się sympatyczny brukowiec obecnie naprawić hyper - aktualnością.

Nie zdążył bowiem jeszcze płk. Koc ogłosić szczegółów tworzonej przez się organizacji, jak już I. K. C. wszystko wziedział dokładnie naprzód, a nawet zamieścił wykres graficzny, ilustrujący tę organizację.

W wykresie tym figuruje również turystyka, podzielona przez wszechwiedzącego I. K. C. na dwa działy: biura podróży i Ligę Popierania Turystyki. Więcej nic!

Pobożne te życzenia dostały jednak zaraz następnego dnia pstyka w długi nos, płk. Koc bowiem zdementował urzędowo całą tę naciągniętą blagę i nos schował się ze wstydem.

To się nazywa „nos w sos".

Obserwator

Ochrona przyrody
na Śląsku

Według informacyj inż. Czudka, który prowadzi referat przyrody przy oddziale sztuki Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, stan prac, zmierzających do ochrony i zachowania rodzimej szaty roślinnej, świata zwierzęcego oraz krajobrazu na terenie wojew. Śląskiego przedstawia się jak następuje:

Pracę w tym kierunku rozpoczęto w roku 1930, a zmierza ona do ochrony i zachowania rodzimej szaty roślinnej, świata zwierzęcego, przyrody nieożywionej oraz krajobrazu. Z uwagi na ogromne uprzemysłowienie Śląska, kwestja ochrony krajobrazu i zabytków przyrody ma większe znaczenie niż gdzieindziej, gdyż tempo niszczenia wskutek działania przemysłu jest szybsze niż w innych dzielnicach Polski.

Celem ochrony przed zniszczeniem poddano opiece prawa kilkadziesiąt sędziwych okazałych drzew, częściowo pamiątek z pobytu króla Jana III Sobieskiego w czasie wyprawy wiedeńskiej (np. lipa w Koszęcinie, Sadowiu, dąb w Wesołej i szereg innych), częściowo zaś związanych z życiem i działalnością zasłużonych działaczy śląskich (np. Lompy) oraz z powstaniem śląskiem (np. śliczna aleja jaworowo — klonowa, prowadząca z Siemianowic do Czeladzi).

Z drzew, uznanych przez konserwatora za zabytkowe, najliczniejsze są także buki, jawory oraz bardzo rzadkie w Polsce, jak i wogóle w Europie, cisy. Występują one w formie liczniejszych skupień tylko w Cisowicy w pow. Cieszyńskim oraz w Lisowie w pow. Lublinieckim (w ilości 80 drzew względnie krzewów). Do najokazalszych dębów należą dęby w Kończycach, Pogórzu, St. Reptach, Radlinie. Bardzo grube lipy rosną w Połomji, a najpiękniejsze okazy buków, poza Beskidem, w Murckach, Brzezince, St. Reptach.

Z roślinności zielonej oddział sztuki opiekuje się ciekawą florą beskidzką, a głównie naparstnicą, stanowiący, jak wiadomo, cenny zabytek, oraz owadożerną rosiczką i szeregiem innych zasługujących na ochronę.

Z przyrody nieożywionej zinwentaryzowano głazy narzutowe, jako pamiątki lodowcowe na Śląsku. I w tym dziale są bardzo ciekawe okazy.

Wreszcie niezmiernie również ciekawe są rzadkie już okazy niektórych zwierząt, jak żubry, daniele i dziki.

Należy tu zaznaczyć, że w dziedzinie ochrony przyrody woj. Śląskie zajmuje w Polsce jedno z czołowych miejsc i posiada dość kompletny inwentarz zabytków. W dziedzinie ochrony przyrody pracuje też szereg śląskich przyrodników.

Jak wygląda polska produkcja
samochodów G. M. C. i Opel?

Wobec wielu wersyj, dotyczących obecnej i przyszłej produkcji fabryki Lilpop, Rau i Loewenstein, redakcja „Wiadomości Turystycznych“ uzyskała źródłowe informacje w tej, tak ważnej dla naszej motoryzacji sprawie.

Zgodnie z informacjami temi produkcja Chevroletów i Opli przedstawia się w następujący sposób:

W obecnej chwili montownia jest w stadjum organizacji pracy na nowem polu, co z natury rzeczy powoduje pewne ograniczenie produkcji. Wyrazi się ona w r. b. w ilości ok. 300 wozów typu Chevrolet 6-ka i począwszy od nowego roku rozpocznie się dopiero montaż wozów na większą skalę. W ciągu 1937 r. przewidywana już jest produkcja do $2\frac{1}{2}$ tys. wozów typu Chevrolet osobowych oraz cięzarowych samochodów Opel, Olimpia, etc.

Ceny wozów tych będą się kalkulowały w sprzedaży jak następuje: kareta 5-o osobowa typu Standart — 7.600 zł. taka sama typu turystycznego — 8.300 zł. z niezależnem zawieszeniem przednich kół 9.500 do 10.000 zł. Siedmioosobowa kareta typu Imperial kosztować będzie 11.900 zł. Podwozie ciężarówki wyniesie 8.500 zł., autobusowe dla 28 do 30 osob. wozu 10.800 zł. Osobowe samochody typu Olimpia (Opel) kosztować będą około 5.600 zł. Buicki 5-o osobowe będą w cenie ok. 12.000 zł., siedmioosobowe zaś około 20.000 zł. Dokładniejsze ceny będą wiadome po ukończeniu produkcji.

Jak widać z powyższego, ceny te są naogół niewysokie i niewątpliwie odegrają dodatnią rolę na rynku samochodowym w Polsce.

Montownia korzysta zarówno z licencji jak i z bogatego doświadczenia General Motors Co., które wytwórnia ta posiada w Polsce wskutek długoletniej pracy w naszych warunkach, to też powinna ona z łatwością sprostać wszelkim zadaniom, stawianym jej zarówno przez władze, jak i odbiorców. Ponieważ zaś jednocześnie technika samochodowa czyni z roku na rok postępy, można liczyć się z faktem, że każda nowa serja wozów lilpopowskich będzie posiadała już wszystkie udoskonalenia, jakie w międzyczasie zostaną stosowane w przemyśle samochodowym Europy i Stanów Zjednoczonych.

W sprawie zatrudnienia przemysłu pomocniczego krajowego, istnieje tendencja jaknajszerszego stosowania go. Należy jednak liczyć się z tem, że przemysł ten znajduje się u nas jeszcze w pierwszem stadjum rozwoju, nie można też od niego zbyt wiele wymagać. Montownia, jak się dowiadujemy, pragnie jednak przemysłowi temu dać jak najszersze możliwości rozwoju i będzie się starała popierać go. Odpowiednie kroki czynione są już obecnie.

W obecnej chwili z zagranicy sprowadzane są zespoły, które montuje się na miejscu. Wykończenie, jak również lakierowanie wozów, dokonywane są na miejscu.

Tendencją montowni jest wytwarzanie rzeczy naprawdę solidnych, a przytem możliwie tanich. Obydwie te cechy konieczne są, jeżeli produkcja lilpopowska, jak to się ogólnie przypuszcza, ma stanowic ten wielki krok w dziedzinie motoryzacji Polski, na który społeczeństwo oczekuje. A że zanosi się naprawdę na poważną pracę w tej dziedzinie — gwarancją jest zarówno imię montowni,jak i wytwórni GMC.

Stary zamek w Grodnie



„Stary Zamek“ Batorego w Grodnie został obecnie odrestaurowany z całym pietyzmem.

* *

„Aut nihil — aut bene“. Słuszna krytyka jest nie tylko rzeczą wskazaną ale w naszych warunkach, przy kompletnym zaniku odwagi cywilnej, nawet i konieczną. Nie należy więc korzystać z rzymskiej maksymy, która w odniesieniu do ludzi uznawało coś w rodzaju naszego: „co było, a nie jest, nie pisze się w rejestr“.

W ten pompatyczny sposób żegna się redaktor działu turystycznego „Kurjera Porannego“ p. Berger, z komunikatami Związku Uzdrowisk Polskich, które z powodu zakończenia sezonu letniego, zostały narazie zawieszone. Autor nie jest zadowolony z nich. Według niego, były one „robione nieudolnie, zupełnie pozbawione sensu oraz praktycznego znaczenia i szkodziły tylko sprawie, zamiast przynosić jej korzyść“.

Epitaphium swoje kończy szanowny autor słowami:

„Związek niewątpliwie zyska, zniknie bowiem cotygodniowy świstek, który, burząc krew w czytelniku, jak najgorzej usposabiał go względem tych, których imię miał sławić, a interesy popierać. Bo rzecz nie zawsze w tym, co się robi, lecz jak się robi“.

Dziwna rzecz, jak ludzie nie lubią, kiedy ich kto naśladuje!

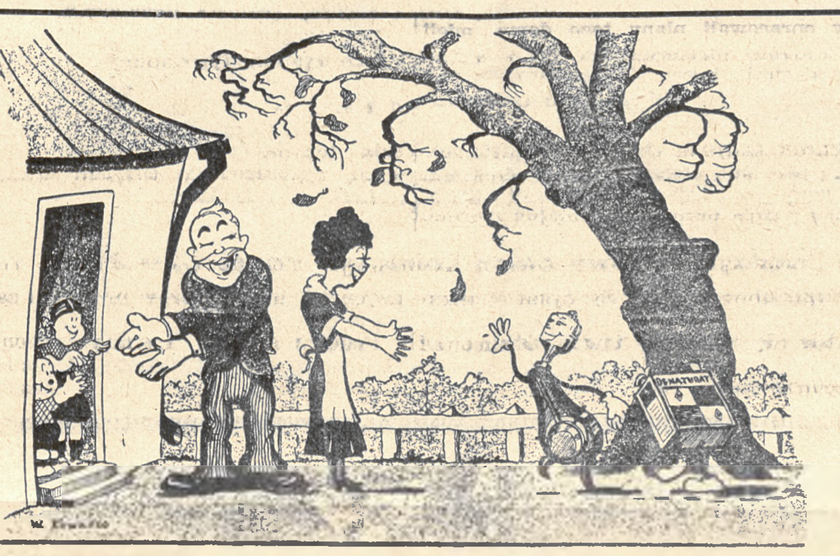
Któż to bowiem, jak nie p. Berger z fachowej i interesującej dawniej kolumny turystycznej „Kurjera Porannego“ uczynił suchą, nudną i niefachową piłę, robioną nieudolnie, zupełnie pozbawioną sensu oraz praktycznego znaczenia i szkodzącą tylko wysokiemu poziomowi Kurjera Porannego?

Gdyby pismo to zechciało zrewidować swój stosunek do osoby „redaktora“ tego działu, napewno zniknąłby cotygodniowy świstek, który wprawdzie nie burzy w nim krwi, ale jak najgorzej usposabia czytelników względem „Kurjeru Porannego“.

Bo rzecz nie zawsze polega na tem co się robi, lecz jak się robi.

O tem wszystkiem powinien dobrze pamiętać niefortunny mówca ze Szczawnicy i nie szafować zbyt wcześnie nagrobkami dla innych. Na jego bowiem smutnym i opuszczonym grobie nie znajdzie nikt napewno tablicy o treści „bene“.

Raczej... nihil.



DENATURAT I KUCHENKA SPIRYTUSOWA — POŻĄDANE W KAŻDYM DOMU!

Ptaki emigrują do miast

W jednym z dzienników warszawskich omawiana jest sprawa stałej „emigracji“ ptaków leśnych i polnych do miast. Autor, p. Dominik, omawia to interesujące zjawisko w następujący sposób:

„Rzeczą zastanawiającą jest, że właśnie w ostatnich kilkudziesięciu latach to samo zjawisko (przesiedlania się ludności ze wsi do miast — red.) da się obserwować również i w świecie zwierzęcym, szczególnie zaś u ptaków.

Niewątpliwie niektóre ptaki współżyją z człowiekiem od czasów niepamiętnych. Należy przypuszczać, że takie gatunki jak jaskółki, wróble, bociany, związały swój byt z bytem człowieka jeszcze wówczas, gdy wielkie skupienia ludności nie istniały. W miarę zaś przekształcania się osiedli ludzkich w miasta, stały się one ich naturalnymi mieszkańcami.

To jednak jest co innego. Właśnie zjawisko „wyptaszania się“ lasów i pól, opanowanie miasta przez poszczególne gatunki, przy jednoczesnym zaniku tych gatunków na wsi, występuje bardzo gwałtownie i, jak wspomnieliśmy wyżej, da się obserwować do niedawna. Uderzającem jest przytem, że rozpoczęło się ono na zachodzie i, podobnie jak u ludzi, posuwa się z zachodu na wschód.

Klasyczny przykład pod tym względem stanowi kos. Jeśli zajrzymy do dzieł ornitologów, pisanych przed stu, lub nawet kilkudziesięciu laty, to nie znajdziemy nigdzie najmniejszej wzmianki o występowaniu kosa w mieście. Opisy obyczajów kosa zgadzają się z tem, co wiemy o życiu tego ptaka w Polsce. Zamieszkiwał on więc na zachodzie lasy i gaje o gęstem podszyciu krzewiastem, szczególniej chętnie takie, w których krzewy czy to liściaste, czy też iglaste, stanowiły zwarte, nieprzebyte gąszcza. Stopniowo dopiero pojawiają się wzmianki o „dziwnych kosach“, które są zupełnie niepłochliwe i żyją w parkach miejskich. Wreszcie w opisach kosa z przed lat trzydziestu, czytamy, że na zachodzie Europy, ptak ten zamieszkuje wszystkie parki i ogrody, nawet te, które są położone w centrach największych miast. Niema tam poprostu najmniejszej kępy zieleni, nawet o powierzchni kilkudziesięciu metrów kwadratowych, by nie osiedliła się tam przynajmniej jedna para kosów. Przytem te ostrożne, podejrzliwe ptaki, unikające dawniej kontaktu z człowiekiem, stały się dowierzające, a nawet wprost bezczelne, jak wróble. Natomiast w lasach i gajach nie ma ich tam zupełnie. Wyemigrowały całkowicie do miast. Zjawisko to powtarza się zgodnie w Anglji, Francji, Niemczech, Italji, Czechach i Węgrzech. Ostatnio jesteśmy świadkami przenikania kosa do miast i w Polsce, mianowicie na jej zachodzie.

Kos nie stanowi jednak wyjątku w swej rodzinie. Za jego przykładem idą inne drozdy. Już w stuleciu bieżącem obserwuje się coraz częściej pojawianie się i gniazdowanie w miastach drozda śpiewaka. W Londynie można słyszeć jego donośny wiosenny śpiew; jest on tam ptakiem gniazdowym, toż samo sygnalizują od kilkunastu lat z innych miast, jak np. z Budapesztu, Sofji. Obok drozda śpiewaka stwierdzono w Londynie, w parku Kensington, gniazdowanie paszkota. I inne gatunki drozdów coraz częściej zatrzymują się w parkach miejskich. Niewidywane dawniej w miastach jamiołuszki, nie są w nich obecnie zjawiskiem rzadkiem. Przed kilku laty miał miejsce silny nalot tych mieszkańców dalekiej północy; wówczas w Warszawie można je było obserwować nietylko w parkach, ale wprost na drzewach, któremi są wysadzane ulice.

Przelotnych ptaków zjawia się w miastach coraz więcej. I tych, które odbywają rok rocznie regularne wędrówki do oddalonych zimowisk i tych, które włóczą się poza okresem gniazdowania z miejsca na miejsce. Dawniej w włóczęgach swych omijały one miasta. Obecnie zaczynają do nich zaglądać stale. A więc rozmaite gatunki sikor, kowaliki, pełzacze, dzięcioły, dudki, dzierzby, muchołówki i cały szereg innych. Nietylko zresztą ten drobiazg ptasi. Spotykamy również gatunki, których pojawianie się w miastach wygląda wprost paradoksalnie. Coraz częściej, nie mówiąc już o takich gatunkach jak mewy i rybitwy, które siłą rzeczy i dawniej, ciągnąc wzdłuż rzek, żerowały w pobliżu miast, dowiadujemy się o występowaniu w miastach rozmaitych ptaków błotnych i wodnych. A więc kaczki naprzykład. Na wodach parków Londynu są one zjawiskiem stałem. I to nie tylko pospolite krzyżówki i cyranki, ale również rzadkie gatunki, jak to gągoły, uhle, czernice, podgorzałki. Obok nich perkozy, nury i t. p. To samo jest w innych miastach. Niesposób wymienić tu wszystkich gatunków. Zresztą jeden z węgierskich ornitologów zadaje wprost pytanie: jakie gatunki ptaków nie były dotychczas obserwowane w miastach?

Punktem głównym jest jednak osiedlanie się i gniazdowanie ptaków w miastach. Zięba przenika z lasów do parków, a stamtąd na ulicę. W Warszawie można obserwować gnieżdżące się pary w alei Jerozolimskiej. Jerzyki, gnieżdżące się dawniej w dziuplach starych drzew, są dzisiaj w lasach rzadkością. Przeniosły się do miast, gdzie gnieżdżą się w murach. W związku z tą zmianą obyczajów rozszerzają one swą krainę gniazdowania i pojawiają się w okolicach, gdzie ich dawniej z powodu braku lasów nie było zupełnie. Coraz więcej gatunków sikor staje się mieszkańcami miast. Osiedlają się tu też pokrzewki, słowiki, muchołówki etc. W Londynie w Hyde Park gnieżdżą się dudki w Pècs drozdy skalne i pomurniki — ptaki dzikich niedostępnych skał. Kopciuszka — „gazdę szałaśnego“ górali — którego widujemy na halach w czasie wycieczek górskich, możemy obserwować w okręgu przemysłowym Śląska jako ptaka pospolitego. Na konstrukcjach żelaznych hut i zabudowań kopalnianych najwidoczniej czuje się on również dobrze jak w górach. Dzikie kaczki stale wodują swe młode w parkach Londynu, Berlina, Kopenhagi i Budapesztu, choć nikt tam o ich osiedlenie się nie zabiegał. Dzikie gołębie należą do mieszkańców Paryża.

Dość na tem. Przykładów możnaby mnożyć wielkie ilości. Wystarczy jednak przytoczonych. Widzimy, że charakteryzują one zjawisko kilku kategoryj. Jasnem jest, że niektóre gatunki zjawiają się w miastach, narazie przynajmniej, przypadkowo, inne w czasie przelotów zaglądają tu stale, inne, gnieżdżąc się na łonie dzikiej przyrody, coraz częściej zaczynają się gnieździć w miastach, wreszcie są takie, które już obecnie zamieszkują wyłącznie miasta.

Co wpływa na „rural depopulation“ w świecie ptaków? Otóż niewątpliwie różne przyczyny dają ten sam efekt. Jedna z nich jest analogiczna do zjawiska wyludniania się wsi. Miasto daje łatwiejsze, bo-

(dokończenie na str. 4)

Dr. KAROL KLEIN, Lwów.

Pociąg popularny sto lat temu

Z końcem września, a może na początku października r. 1832 nadszedł list Juljusza Słowackiego do matki, wysłany z Paryża via Lwów — Brody do dworku w Krzemieńcu. Zaczynał się tak: „Kochana mamo! Jak wam teraz dobrze być musi tak wszystkim razem w Krzemieńcu!“ Bo on tymczasem wędruje od półtora roku po świecie, był w Londynie, teraz jest w Paryżu, gdzie takie cuda ogląda! W Wersalu podziwiał widowisko, gdy „wielkie wody puszczano“, a kunsztownie tryskające fontanny tworzyły nieprawdopodobnie czarodziejskie obrazy. I zapewnia Słowacki: „Jeżeli kto nie uwierzy, będzie miał ze mną sprawę, gdy wrócę, ale dlaczegóżby nie miano temu dać wiary? Wszakże dziwniejszą są rzeczą w Anglji powozy, do których z pary uwiane zakładają konie, — konie, które zamiast owsa węgle ziemne jedzą“.

I tak oto do listu eterycznego romantyka, w świat pysznej wyobraźni poetyckiej wjeżdża zadymiona, prozaiczna — jak się wtedy ludziom zdawało — rzeczywistość, trzeźwy fakt mechaniczny: kolej żelazna. Wtedy, kiedy oglądał ją Słowacki liczyła ona już lat kilka, a niektóre jej części składowe nawet lat kilkadziesiąt. Już w roku 1793 pewien Anglik nazwiskiem Outram wpadł na pomysł zastąpienia szyn drewnianych, po których konie ciągnęły wozy z węglem, szynami żelaznemi, zwanemi od nazwiska wynalazcy „Outram - way“. Stąd pochodzi dzisiejszy „tramwaj“. Po tychże zaś szynach Outrama miały się potem potoczyć pierwsze próby Stephensona, pochodzące jeszcze z roku 1822, kiedyto były pastuch, obecnie zaś mechanik - samouk osadził maszynę parową na kołach, by ciągnęła po szynach wozy. W latach zaś następnych udało się poprowadzić kolej z Darlingtonu do Stocktonu i z Manchesteru do Liverpoolu. Trzeba to podkreślić, że „udało się“, gdyż opinja ówczesnego społeczeństwa i przekonania fachowców wcale nie sprzyjały rozwojowi kolejnictwa. Uważano przecież za kiepski dowcip przewidywania spekulantów, że powstaną parowozy, jadące z szybkością 12, 16 albo nawet 20 mil angielskich na godzinę. Zresztą i trudności techniczne byby niemałe. Wystarczy wspomnieć, że pierwszy pociągi, jakie zaczęły kursować 27 września 1825 roku między Stocktonem a Darlingtonem, posługiwały się nie tylko lokomotywą, ale i końmi, wyprzęganemi na pochyłościach. Albo i to, że w odległości 50 kroków przed lokomotywą jechał konno pocztyljon, by ostrzegać przed zbliżającym się potworem.

Kiedy następnie wiadomość o nowym środku komunikacyjnym, szybszym nietylko od dyliżansu, ale i od konia wyścigowego, przedostała się na ląd stały — tutaj nie brakło sceptyków, obdarzonych wyobraźnią apokaliptyczną. Finansiści, politycy wietrzyli swoją drogą znaczne zyski materjalne i korzyści ekonomiczne, a równocześnie opinja publiczna była swoją drogą wstrząsana przeróżnemi alarmującemi wieściami i zapewnieniami. Naprzykład w roku 1829 profesor Państwowego Instytutu Politechnicznego w Wiedniu Franciszek Ksawery Riepel zaproponował drogę żelazną dla transportu węgla z Karwiny do Dunaju oraz soli z Wieliczki do Wiednia. Jakież wtedy obrazy grozy malowali różni pseudofachowcy w ówczesnych dziennikach! A więc narządy oddechowe nie wytrzymają szybkości nawet 5 mil na godzinę; pasażerom grozić będzie krwotok z nosa, uszu i ust, wobec czego w pociągach niezbędni będą lekarze, tem bardziej, że w tunelach dłuższych niż na 60 metrów ludzie uduszą się z braku powietrza. Niebezpieczeństwo również grozi widzom, którzy popadną w obłęd na widok pędzącego pociągu.

Ale względy ekonomiczne, przykład śmiałków w krajach innych, przeważyły. Zaczęła się budowa dróg kolejowych i oto z końcem listopada 1837 uruchomiono pierwszą linję parowej kolei żelaznej z Wiednia do Wagram na długości aż 19 km. Następnie zaś 6 i 8 stycznia 1838 Północne Towarzystwo Kolejowe zorganizowało pociągi popularne — według dzisiejszej nomenklatury — do ówczesnej stacji kolejowej. Prawdę mówiąc wagony wyglądały jak pocztowe dyliżanse, w których koła drewniane zastąpiono żelaznemi. Pociąg składał się przede wszystkiem z pięciu wagonów pierwszej klasy, polakierowanych na żółto, a wewnątrz wyścielonych aksamitnemi lub skórzanemi poduszkami. Okna były zrobione z „czystego szkła“, jak podkreśla z dumą ówczesny kronikarz. Miejsca siedzące były dość szerokie i wygodne dzięki tak zwanym „uszom“, to jest bocznym oparciom na wysokości głowy siedzącego człowieka dla umożliwienia drzemki podczas tak długiej podróży. Miejsc takich liczył każdy wagon po 18.

Cztery wagony klasy drugiej były polakierowane na zielono, dla odróżnienia od klasy pierwszej. Szyb w nich nie było, ze względu na oszczędność zastąpiono je firankami, zasuwanemi w czasie deszczu. Wnętrze wagonu, choć również dość wygodnie urządzone, mieściło 24 pasażerów.

Na samym końcu pociągu doczepiano dla niezamożnych jedyny wagon trzeciej klasy, bez dachu, wskutek czego podróżni zdani byli na łaskę i niełaskę pogody. Wagon ten był przeznaczony dla 32 pasażerów.

Cały zatem pociąg popularny był złożony z 10 wagonów i zabierał 218 osób, ponieważ zaś 6 i 8 stycznia owego roku padał obfity śnieg, musiano przed lokomotywą doczepić specjalny wagon, oczyszczający szyny przy pomocy specjalnego przyrządu. Bilet klasy I kosztował 50 grajcarów, klasy II—30, klasy III tylko 15. Pociąg odjeżdżał z Wiednia o godz. 9,30, 12 i 2,30 z powrotem zaś z Wagram o 11, 1,30 i 4. Podróż do Wagram trwała 36 — 40 minut, droga powrotna 32 — 36 minut.

Podróż pierwszą koleją żelazną nie tylko dla uczestników była emocją; nie brakło ciekawskich, zadowolonych z tego, że mogą przynajmniej oglądać wycieczkowy pociąg. Mimo wietrznej i śnieżnej pogody, w zimie, dochodzącej do 14 stopni, tysiące ludzi gromadziło się wzdłuż toru kolejowego, by witać głośnemi okrzykami przejeżdżających.

Kronikarz współczesny opowiada, że pociąg „leciał“ przez specjalnie skonstruowany drewniany most na Dunaju z taką szybkością, że nie można było rozpoznać pasażerów. A wykrywając różnorakie walory takiej wycieczki zaznacza, że „podróże towarzyskie mają tę doniosłość, że gremjalne branie w nich udziału zbliża serca; sceptycy ożywiają się, powstaje przyjacielska rozmowa i harmonijne współżycie. Wgramoliwszy się do wagonu już jesteś dobrym przyjacielem pozostałych 217 podróżnych. Zagadujesz każdego pasażera, jak gdybyś go znał od lat 20“. Można kronikarzowi wierzyć, zwłaszcza gdy się zważy, że w Wagram oczekiwały pasażerów aż dwie restauracje, w których na rozgrzewkę nie tylko zajadano ciepłe potrawy, ale i tem czy owem popijano.

Z powodu zimna zrezygnowano następnie z urządzania wycieczek w dni powszednie. Tylko w niedzielę opłacało się uruchamiać pociągi popularne. Na tem kronika ówczesna kończy się. Nie zamiera jednak sam pomysł, realizowany w naszych czasach z coraz większym rozmachem. Ale — swoją drogą — nasuwa się pytanie, czy nie nadszedł już czas, by i jakiś dzisiejszy kronikarz miał coś do zanotowania o popularnych pociągach — powietrznych? *)



Pociąg zatrzymał się nagle... (Daumier)

*) „Z bliska i z daleka“.

Hotelarstwo

Kobieta a hotelarstwo

Znanem jest powszechnie, iż w charakterze kobiety polskiej leży zamiłowanie i zainteresowanie ogniskiem domowem, któremu poświęca chętnie swoją pieczołowitość dla dobra rodziny.

Ale zamiłowanie to i zainteresowanie w dobie obecnej nie wystarcza. Kobieta dzisiejsza zmuszona jest szukać dróg utrzymania poza domem, pracując zarobkowo. Najkorzystniejszem i najwdzięczniejszem polem pracy jest dla niej prowadzenie pensjonatu. Aby jednak mogła pracować pożytecznie w tym kierunku, winna mieć wykształcenie fachowe, zdobyte w odpowiednich szkołach.

Rzecz jasna, że poświęcając się sprawom gospodarskim, wykonuje przez całe swoje życie codzienne czynności, które dominują w przemyśle pensjonatowym czzy hotelarskim. To też życie pensjonatowe winno się rozwinąć u nas szczególnie pomyślnie, gdyż praca, wykonywana w pensjonacie, znana jest naszej kobiecie od najmłodszych lat życia.

Zawód pensjonatowy już w zasadzie znaleźć może i znajduje ludzi uzdolnionych i przygotowanych do wykonywania prac zawodowych, pod warunkiem jednakże ukończenia odpowiednich szkół.

Niezależnie od praktycznego uzdolnienia, wykształcenie zawodowe hotelarskie ułatwia pracę i ulepsza ją znakomicie. Ale niewątpliwie takie wykształcenie daje dalsze wielkie możliwości zajęcia i zarobkowania w biurach turystycznych, zarządach i administracjach hoteli, restauracjach i schroniskach. Ponadto kobiety osiągają stanowiska zarządczyń, pomocniczych sił biurowych, korespondentek, kasjerek i urzędniczek w biurach, nie należących do hotelarstwa, ale wszystkie takie czynności wymagają bystrej orjentacji, sprytu i taktu, aby należycie spełnić ważne zadania, wyłaniające się przy bezpośrednim kontakcie z wielką rzeszą ludzi obcych.

Zagranicą, gdzie przesąd, iż praca fizyczna uwłacza inteligencji, jest dawno pokonany, spełniają kobiety rozliczne zajęcia mniej lub węcej związane z pracą fizyczną, ale bez porównania największy zakres pracy mają one w zakładach hotelarskich i sanatorjach, począwszy od kierownictwa, aż do najniższych działów pracy.

Uzależnione jest to od odbytych studjów zawodowych i zalet charakteru, wogóle od osobistości danej jednostki.

Zagranicą istnieją szkoły hotelarskie we Francji, Austrji, Niemczech i Włoszech, które kształcą odpowiednio personel, uwzględniając przede wszystkiem naukę języków obcych. Program tych szkół nastawiony jest na rzeczywiste potrzeby życia pensjonatowego i hotelowego. Uczniowie zagranicznych szkół hotelarskich np. francuskich po ukończeniu I-go roku studjów odbywają praktyki krajowe, zaś absolwenci tych szkół mają przydzielone praktyki zagraniczne. Tak więc francuscy absolwenci odbywają je w Anglji i Niemczech, zaś niemieccy we Francji i Anglji.

Pierwszeństwo co do stanowisk mają kandydaci i kandydatki, którzy pracowali zagranicą, a zawdzięczają to nietylko znajomości języków obcych, ale również temu, że mieli możność bezpośredniego zapoznania się z hotelami i pensjonatami obcokrajowemi, przeto mogą sobie dokładnie zdawać sprawę z braków rodzimego hotelarstwa i życia pensjonatowego.

Od kwalifikacyj pracowników zależy wysokość pobieranego przez nich wynagrodzenia.

Powyższe okoliczności są powodem, dla którego związki hotelarskie wszystkich państw europejskich wprowadziły wymienne praktyki zagraniczne dla absolwentów szkół hotelarskich.

Nasza Szkoła Hotelarska w Krakowie uzyskała również ostatnio praktyki zagraniczne we Francji, mianowicie w Paryżu i Nicei, oraz Szwajcarji, a nawet w Detroit w U. S. A.

Absolwenci, wyjeżdżający na praktyki zagraniczne, muszą składać dyrekcji sprawozdania z tych praktyk, które niewątpliwie rzucą nowy snop światła na tego rodzaju przedsiębiorstwa, a w niektórych wypadkach mogą się stać dla naszego przemysłu gospodniego cennym drogowskazem. Uzdolnieni kandydaci i kandydatki, władający kilkoma językami obcemi, z praktyką zagraniczną, a ponadto posiadający egzaminy dojrzałości lub równorzędne wykształcenie, mogą mieć bardzo dobre perspektywy w tym zawodzie, przede wszystkiem w przemyśle gastronomiczno - hotelarskim, następnie w biurach podróży, oraz biurach komunikacji kolejowej i lotniczej.

Tak więc dla młodych adeptów i adeptek przemysłu hotelarskiego otwiera się obecnie nowe ważne pole pracy, będącej jednym z największych czynników, ściągających obcych turystów do kraju.

BOHDAN BIAŁECKI,
Dyrektor Szkoły Hotelarskiej w Krakowie

Oddłużenie hoteli w uzdrowiskach

Zarząd Zw. Uzdrowisk Polskich uchwalił wnieść memorjał, opracowany w porozumieniu ze Związkiem Izb Przemysłowo Handlowych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oraz Ministerstwa Skarbu, celem wszczęcia akcji oddłużeniowej dla przemysłu hotelarsko pensjonatowego w uzdrowiskach. Akcja taka winna być przeprowadzona analogicznie do akcji oddłużeniowej, zastosowanej dla rolników oraz instytucyj i osób, korzystających z kredytów Państwowego Funduszu Budowlanego.

Tajny kontroler hoteli

Pod firmą „Wilmar Service System" funkcjonuje w Nowym Jorku przedsiębiorstwo, które swoim klientom oddaje specjalnego rodzaju usługi. Pięciuset urzędników tej firmy ma obowiązek udawać interesantów w hotelach, aby się przekonać, jak klientela jest obsługiwana. Głównem jednak ich zadaniem jest denerwowanie służby, aby stwierdzić reakcję personelu.

Człowiek Willmara zamawia telefonicznie pokój, notuje przytem otrzymaną odpowiedź. Następnie zaczyna stawiać denerwujące żądania i stwierdza czy pracownik hotelowy traci panowanie nad sobą. Przybywa potem do hotelu i bada wygląd, bystrość i wydajność pracy portjera, kelnerów i chłopców od wind. Wychodzi i sam do siebie telefonuje, aby sprawdzić, czy polecenie jakie zostawił zostało dokładnie wykonane. Wieczorem w kieszeni ubrania z rozmysłem pozostawia banknot, aby zbadać uczciwość numerowego. Zagląda pod łóżko, czy i tam starte są kurze, dzwoni na pokojówkę, zgłasza niewykonalne życzenia, zamawia niepowszednie potrawy z restauracji hotelowej. Cierpliwość pracowników wystawiona jest na ciężką próbę. Wreszcie zadaniem jego jest również wystawienie na próbę detektywa hotelowego.

Obserwacje tego pracownika Willmara otrzymuje dyrekcja hotelu w postaci raportu. Następnym razem przybywa do hotelu celem przeprowadzenia próby oczywiście już inny człowiek Willmara.

Jak zachowują się goście w hotelach?

W hotelach austrjackich przeprowadzono niedawno obserwacje nad zachowaniem się gości hotelowych.

W wyniku tego opracowano poniższe zestawienie, zgodnie z którem na 100 gości:

2 po powrocie do domu pisze list z podziękowaniem.

3 od chwili przekroczenia progu hotelowego jest uprzejmych.

8 mówi jasno i wyraźnie czego sobie życzy, tak że zasięganie dodatkowych informacyj jest zbędne.

10 widzi w każdym pracowniku hotelowym swego osobistego niewolnika.

12 jest obecnych ale nieprzytomnych, czyniąc swem zachowaniem wrażenie ryb na lądzie.

15 zagląda co kwadrans do portjerni, pytając czy nie nadeszła dla nich poczta.

25 zasadniczo i świadomie udziela fałszywych danych do ksiąg hotelowych.

30 zasyła tęskne spojrzenia każdej kobiecie, mijającej go na terenie hotelu.

40 po skończeniu urzędowania kucharza, żąda gorących posiłków.

60 przed zdjęciem wierzchniego okrycia i kapelusza już zabiera dla siebie cały zapas papieru listowego i kopert, jaki znajdzie w biurku.

65 nie gasi lamp przy wyjściu z pokoju lub przy zasypianiu.

70 protestuje przeciw przedłożonej do podpisu deklaracji w sprawie odpowiedzialności za rzeczy w hotelu. Jak wiadomo, bez podpisu takiej deklaracji hotel gościa nie przyjmuje.

Jak widać, największy odsetek stanowią goście... niesforni.

Dvabé.

Z Francji

Luksusowe torpedy



Torpeda kursująca na linjach francuskich Kolei Północnych. *Cl. Nord.*

Towarzystwo Francuskich Kolei Północnych, które eksploatuje na swych linjach znaczną liczbę pociągów motorowych, wprowadziło niedawno na szlaku Paryż - Lille kilka nowych torped elektrycznych Diesla.

Każda torpeda składa się z dwuch wozów motorowych i umieszczonej w środku między niemi przyczepki. Wóz motorowy składa się z kabiny dla prowadzącego pociąg, przedziału na bagaże i przedziału dla pasażerów 2-ej klasy, liczącego 48 miejsc. Prócz tego znajduje się w nim platforma, kurytarz wejściowy, toaleta, oraz przedział służbowy.

Przyczepka pomieścić może 42 pasażerów I-ej klasy, mających do dyspozycji jeden przydział większy oraz dwa mniejsze. Prócz tego przyczepka posiada 2 platformy, toaletę, oraz pomieszczenie na urządzenia do ogrzewania całego pociągu.

Kwestja wentylacji wagonów torpedy była przedmiotem specjalnych studjów. Pod każdym wozem motorowym umieszczony jest aspirator powietrza, które zostaje wpuszczone przez otwory w suficie.

Powietrze zepsute uchodzi przez otwory, znajdującę się pod fotelami podróżnych. Niezależnie od tego każdy wóz zaopatrzony jest w kilka wentylatorów ruchomych systemu „air Stream" oraz „Punkach Louvre".

W przyczepkach specjalna aparatura ma za zadanie utrzymywać latem czy zimą temperaturę na jednym poziomie. W miarę potrzeby powietrze zostaje ogrzewane lub chłodzone, a następnie wtłaczane do przedziałów.

Czas przejazdu z Paryża do Lille torpedą wynosi 2 godziny 35 minut, przyczem szybkość na tym szlaku może dosięgać 140 km/g.

Dom Prasy na Wystawie w Paryżu w roku 1937

„La Maison de la Presse" znajdować się będzie między dwoma filarami wieży Eiffla. Architekci Viret i Marmoret, którzy opracowali plany tego domu, mieli za zadanie zharmonizować go z łukiem wieży, znajdującym się bezpośrednio nad budynkiem oraz dać mu kształty najbardziej nowoczesne.

Parter budynku obejmować będzie rozległą salę-hall, otoczoną dokoła stoiskami agencyj prasowej. Obok tej sali odtworzony będzie prymitywny zakład drukarski wynalazcy druku, Gutenberga, a następnie gabinet pioniera dziennikarstwa Francuza, Teofasta Renaudot'a.

Na pierwszem piętrze znajdować się będzie wystawa tygodników i perjodyków ilustrowanych francuskich. Drugie piętro zajmie prasa zagraniczna. W podziemiach Domu Prasy urządzona będzie waielka sala konferencyjna do pokazów firmowych, wyposażona w ostatnie zdobycze techniki w tym dziale.

15 Międzynarodowy Salon Lotniczy. Paryż 13 — 29. XI r. b.

Organizowana przez Syndykat Przemysłu Lotniczego wystawa aeronautyki odbędzie się w Grand Palais. Obejmować będzie wszystkie dziedziny lotnictwa współczesnego, konstrukcję samolotów, awjonetek oraz motorów mających zastosowanie w lotnictwie.

Podczas trwania wystawy odbędą się dwa kongresy: „Transporty Powietrzne" oraz „Międzynarodowe Dni Lotnicze".

Premja dla nowych abonentów

Wydawnictwo nasze, pragnąc ułatwić nowym abonentom prenumeratę „Wiadomości Turystycznych", postanowiło ofiarować im premję w postaci

BEZPŁATNEGO ABONAMENTU DO KOŃCA ROKU BIEŻ.

w ten sposób, że kto opłaci prenumeratę za rok 1937 w wysokości 5.— zł., otrzymywać będzie „Wiadomości Turystyczne" bezpłatnie od dnia wpłaty do końca roku bieżącego.

W interesie więc każdego nowego abonenta leży zgłoszenie prenumeraty jak najszybciej, im prędzej bowiem to nastąpi, tem dłużej nowy abonent będzie otrzymywał nasze pismo

B E Z P Ł A T N I E

Wpłat dokonywać należy przez P. K. O. na Nr. 9389.

Życie uzdrowisk

Kąpieliska nadmorskie

Zarząd Zw. Uzdrowisk Polskich wystąpił do Ministerstwa Opieki Społecznej o przyznanie charakteru użyteczności publicznej kąpieliskom Jurata i Jastrzębia góra z Jasnem Wybrzeżem oraz Rozewiem. Sprawa przyznania charakteru użyteczności publicznej Gdyni — Orłowu, skierowana w swoim czasie przez Komisarjat Rządu w Gdyni, znajduje się obecnie już w toku załatwiania.

Dbając o stały rozwój kąpielisk Związek Uzdrowisk Polskich pełni na swoim odcinku życia gospodarczego pionierską rolę krzewienia kultury polskiej na terenie naszych uzdrowisk nadmorskich. Im silniej i owocniej pod względem gospodarczym rozwiną się nasze kąpieliska, tem większy wpływ pozyska Polska nad ludnością wybrzeża, związując ją z krajem nietylko ideowo, ale i ekonomicznie. Rozbudowa przemysłu hotelarskiego, pensjonatowegą, restauracyjnego, a wreszcie leczniczych urządzeń na wybrzeżu, jest dzisiaj jednem z głównych zadań i dążeń Z. U. P.

Szczawnica w zimie

Sezon zimowy w Szczawnicy trwać będzie od 15 grudnia 1936 do 1 marca 1937. Ceny za mieszkania i utrzymanie są znacznie zniżone w stosunku do sezonu letniego i mieszkanie z utrzymaniem wynosić będzie od zł. 6.00 do zł. 6.50 dziennie. Taksa zdrojowa będzie również znacznie obniżona i w przybliżeniu wynosić będzie od 4 do 5 zł. tygodniowo, zmniejszając się sukcesywnie w miarę dłuższego pobytu kuracjusza.

Ptaki emigrują do miast

(dokończenie ze str. 3)

gatsze warunki egzystencji. Parki dają przytułek światu owadów, a świat ten był, z punktu widzenia ptaków, dotychczas zbyt mało eksploatowany. Jeśli zwrócimy uwagę na nieracjonalną z punktu widzenia przyrodniczego gospodarkę leśną, właśnie ponad sto lat temu wprowadzającą na zachodzie jednostajne drzewostany i tępiące stare drzewa, to zrozumiałą stanie się dla nas ucieczka niektórych ptaków z lasów do parków, gdzie różnorodność roślinności jest znaczna. A potem już jak u kosa i jerzyka, następuje emigracja z miast do miast, jak w danym razie w kierunku wschodnim.

W czasie surowych zim miasto daje lepsze warunki przetrwania, a rozpowszechnienie sztucznych dziupli i karmników daje wręcz idealne warunki bytowania. Wzdłuż szlaków wodnych, któremi ciągną ptaki wodne i błotne, rozwinęły się miasta wielkie i olbrzymie. Ptaki oswoiły się niemi, a doświadczenie nauczyło je, że bezpieczeństwo jest tu większe niż na otwartych przestrzeniach. Zresztą wody tu nie tak łatwo zamarzają, a bogactwo pożywienia jest w nich wielkie.

Jednak poza wszystkiem otrzymuje się wrażenie, że miasta z jakichś niewytłumaczonych powodów zaczynają być magnesem, przyciągającym ptaki. To jest tak jak u ludzi. Wszak miasto ciągnie, a emigracja z wsi do miast nie tłumaczy się wyłącznie warunkami ekonomicznemi. Ta analogja, nasuwająca się mimowoli, jest dziwna, bijąca w oczy.

Piekło Kajenny

(dokończenie)

Większe grupy pracują w tartakach, w elektrowni, w zakładach stolarskich.

W obozie śmierci

Jajważniejsze obozy nazywają się Les Malgaches, St. Maurice, St. Louis. Obóz Les Malgaches był z powodu błotnistego klimatu początkowo przeznaczony dla skazańców z Madagaskaru, przyzwyczajonych do błot swojej ojczyzny. Od chwili jednak, gdy z powodu przepełnienia więzienia zaczęto w nim internować skazańców z innych okolic, obóz otrzymał nazwę „Le camp de la mort" — obóz śmierci.

Godzina czwarta rano. Dokoła panuje jeszcze mrok. Rozlega się dzwon. Skazańcy budzą się po chatach i zbierają powoli na placu. Są głodni, otrzymują jednak tylko ćwierś litra kawy. O godzinie jedenastej „zupę" z małym ochłapem twardego mięsa oraz dzienną rację chleba, wynoszącą sześćset gramów. O godzinie piątej po południu ćwierć litra ryżu lub białego grochu. „Menu" pozostaje to samo nawet w dni świąteczne. Skazańcy głodują dosłownie. O godzinie 4.15 rozpoczyna się apel, po którym udają się na miejsce pracy w puszczy, odległe o pięć kilometrów. Ciągną gęsiego w ponurem milczeniu. Zaczyna zaledwie świtać. Dozorcy przyjeżdżają o godzinę później drezyną.

A jak wygląda praca? Przed nimi wznosi się mur potężnych drzew, otoczonych gęstymi zaroślami, oplątanych ljanami. Mur ten jest prawie nie do przebycia. Wyrąbać z tej ściany sześcienny metr opałowego drzewa za pomocą siekiery i noży, to znaczy wdzierać się o głodzie do gąszczu, raniąc twarz i ręce, wystawiając się na tysiące ukąszeń owadów i bezlitosny żar zwrotnikowego słońca.

Herkulesowe prace głodnych

Gąszcz, oplatający wyznaczone do ścięcia drzewo, ciągnie się często na wiele metrów. Godziny upływają za godzinami, zanim drwale przedrą się do obranego pnia w nadziei, że nie będzie zbyt twarde, i da się porąbać na polana. Śmiertelnie znużeni wymierzają pierwszy cios siekierą. Jakże ciąży im w osłabłych rękach! A głód doskwiera, wieczny głód, i ściska wnętrzności.

Coraz wyżej wznosi się słońce. Mokra ziemia paruje. Wstrętne muchy i osy szarpią nielitościwie obnażone do pasa ciało. Anamici, tonkińczycy i inni skazańcy, pochodzący z azjatyckich kolonij, pracują zupełnie nago. Drzazgi padają z drzewa, lecz leśny olbrzym pozostaje głuchy na ciosy. Skazańcy muszą często rozpoczynać napróżno pracę zanim trafią na drzewo, dające się porąbać. Próżny wysiłek ściąga nieraz na nieszczęśliwego skazańca podejrzenie o „złą wolę", za którą czeka go areszt, ciemna nora, w której cuchnie, jak w epidemicznym szpitalu podczas wojny. Znajdzie się tam, obok kilkunastu towarzyszy, często chorych i gorączkujących w ciasnocie, którą trudno sobie wyobrazić, a jeszcze trudniej opisać.

Szyny na 30.000 trupów

Dzień po dniu rozlegają się uderzenia siekier w puszczach nad rzeką Maroni. Mijają lata. Zbliża się powoli koniec dożywotniej kaźni.

Przysięgłym w francuskich sądach nie przyjdzie przez myśl, że pięć lat katorgi pochłaniają dziesięć lat życia, wyrok zaś opiewający na osiem lat, oznacza w rzeczywistości dożywotnią mękę. Skazany bowiem na deportację do Kajenny musi po odbyciu kary spędzić tam taką samą liczbę lat jako półwięzień. Nic przeto dziwnego, że ośmioletnia katorga i równy jej co do czasu pobyt w okropnych warunkach półwięźnia wtrąca do grobu najsilniejszego nawet człowieka.

Skazańcy budują drogę przez puszczę Guyany. W ciągu 65 lat budowy zginęło przy niej 30.000 ludzi, a długość jej nie wynosi nawet 30 kilometrów.

K. Miles.

Jak informować się o pociągi?

W jednem z poczytniejszych pism warszawskich ukazał się niedawno doskonały, dowcipny feljeton o kłopotach informatora w biurze podróży. Autor feljetonu przytacza cały szereg wziętych z życia przykładów, świadczących o braku orjentacji i kultury naszej publiczności.

Istnieją klienci, którzy ze specjalnem zamiłowaniem przeciągają chwilę rozmowy z informatorem, pytając o rzeczy błahe, bez istotnej potrzeby, nie mając wcale zamiaru skorzystać z podanej informacji, o którą pytali „na wszelki wypadek". Niektórzy klienci wracają kilkakrotnie do okienka bo zapomnieli zapisać potrzebne szczegóły, albo przypomnieli sobie o najważniejszej sprawie post factum.

Jedna z klientek przez trzy dni z rzędu pytała informatora o połączenia do czterech różnych miejscowości, a kiedy czwartego dnia otrzymała od informatora odpowiedź, że otrzyma informacje tylko w wypadku, o ile wreszcie zdecyduje się, dokąd naprawdę chce pojechać, odeszła od okienka śmiertelnie obrażona i przekonana święcie o nieuprzejmości urzędników w biurze podóży.

Biura podóży czynią nieustanne wysiłki, by podnieść poziom obsługi informacyjnej swoich placówek. Nie potrafią jednak tego dokonać bez współudziału publiczności.

Jak korzystać z informacyj?

Przed zwróceniem się po informacje do biura podróży, klient, chcąc być szybko i dokładnie obsłużonym, musi jasno ustalić sobie następujące punkty:

Dokąd chce pojechać (nazwa stacji). Czy chce jechać pociągiem osobowym, pośpiesznym względnie kombinowanym, lub podmiejskim, o ile chodzi o bliżej położoną stację. Czy zamierza zrobić w podróży przerwę? Którą klasą chce jechać? Czy chce zacząć podróż rano, wieczorem, czy popołudniu? Jechać dniem czy nocą?

Otrzymane informacje należy zapisać odrazu na przygotowanym bloczku, czy karteczce, lub poprosić informatora o zapisanie tych danych.

Pytania, zwrócone do informatora, powinny być jasne, zwięzłe i dokładne. Informator musi najczęściej w b. krótkim czasie obsłużyć mnóstwo osób, nie może więc wdawać się w długie pogawędki z jednym klientem. Fakt ,że informacja jest bezpłatna, nie upoważnia publiczności do nadużywania uprzejmości i czasu informatora.

O ile publiczność zechce swem kulturalnem zachowaniem się ułatwić pracę informatora — zyska na tem wiele: będzie szybciej i dokładniej obsłużona.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5—; półroczna zł. 3.— CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekst 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50 wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografji ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji.

Redaktor odp. i wydawca: Marjan Dziekański. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Mokotowska 52, tel. 7-03-84. P. K. O. Nr. 9389. Polska Drukarnia Nakładowa. Senatorska 17, tel. 2-51-58.